

Diàleg

AVUI+
Des del 1976

CORPORACIÓ CATALANA
DE COMUNICACIÓ S.L.

ANTONI CAMBREDÓ, president executiu
JOAN ODINA, conseller delegat
CARLES FLO, director general
BERTA CASTELLET, directora de màrqueting i subscripcions
IVAN GRAU, director financer
ORJOL GALLISSÀ, director comercial
JOAN SERRA, director de producció
PATRÍCIA TARRIDA, cap de distribució
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

ES PERDEN OPORTUNITATS DE NEGOCI EN MOLTS SECTORS

Ramon Tremosa
i Balcells



Professor de teoria econòmica a la UB
ramontremosa.com

EN SÍNTESI

La
decisió
d'ERC

22-M a l'IESE

Avui se celebra un acte acadèmic a l'IESE en què es parlarà del futur de l'aeroport de Barcelona, infraestructura clau per al futur econòmic del país. L'ampli i transversal consens que ha aconseguit l'acte, que ràpidament s'ha estès a quasi tot el món empresarial i professional català, és una mostra de vitalitat de la societat civil.

L'ACTE DE L'IESE JA HA ACONSEGUIT EL SEU OBJECTIU: fer visible i transparent l'adjudicació d'AENA de la nova terminal de l'aeroport del Prat, prevista per a l'abril d'enguany. El seu ajornament per part de la ministra de Foment, fins després de les eleccions municipals, fonamenta les sospites que planen sobre els interessos que prevalen en la seva adjudicació: els de l'aeroport de Barajas i els de l'antiga companyia de bandera Iberia. Fins i tot el president ZP va haver de venir a corre-cuita al Prat, però el dia següent la premsa catalana era quasi unànime: la no concreció de les seves bones paraules ja no encisen com abans.

A CATALUNYA HI HA UNA GRAN DESCONFIANÇA envers AENA, un ens públic amb milers d'alts càrrecs que depèn del ministeri de Foment, que sempre ha practicat un centralisme pur. Vegem-ne quatre mostres recents. 1) Iberia torna a operar el servei de terra a l'aeroport del Prat tot i que en va perdre la concessió el passat juliol: el col·lapse del passat 28 de juliol va ser causat pels seus treballadors descontents amb del concurs. 2) Clickair s'ha quedat els drets d'aterratge dels vols (slots) que deixa d'operar Iberia al Prat: atès que Iberia no arriba al 51% del capital de Clickair aquesta cessió és dubtosament legal, però la justícia trigarà anys a resoldre-ho. 3) Iberia i Clickair han confirmat que només pensen oferir al Prat vols de curt i mitjà radi: l'augment d'oferta de vols de baix cost des del Prat pot tenir com a efecte barrar el pas a altres companyies i limitar el creixement dels aeroports de Girona i Reus, en lloc de cercar complementarietats entre els tres aeroports catalans. 4) Avui Barcelona és l'única ciutat europea que ofereix vols intercontinentals, cap dels quals per part de la companyia de bandera del país, Iberia. Així, quan els catalans volem anar al Carib, per exemple, només cal comparar en una agència de viatges els preus des de Madrid i des de Barcelona: una setmana resulta 350 € més cara des d'aquí, i suposa pel cap baix dotze hores menys de temps efectiu.

LA MINISTRA DE FOMENT I AENA VOLDRIEN prioritzar l'aliança d'Iberia a la terminal sud del Prat, One World, perquè el Prat segueixi sent el principal alimentador de Barajas. Això es justificaria amb l'excusa que encara avui Iberia+Clickair+Air-Nostrum tenen més quota al Prat que Star Alliance. Les companyies d'Star haurien de dividir-se entre les terminals vella i nova, mentre que One World (pont aeri inclòs) sí que es concentraria sota un mateix sostre, el de la nova terminal. En aquest context, està per veure el pretès paper decisor de la Generalitat.

POTSER AIXÍ S'ENTÉN QUE EL PRESIDENT MONTILLA ja digui que "li preocupa que hi hagi ofertes solvents per convertir Barcelona en un hub": davant d'una Iberia en retirada total del Prat, que hi perd quota de mercat cada any i que només proposa seguir pas-



GUILLEM CIFRE

“L'acte de l'IESE d'avui potser només és l'aperitiu d'una de les batalles que tot just comencen: la descentralització i privatització d'AENA”

sant per Madrid, altres companyies i aliances formulen plans versemblants de probable expansió si se'ls dona prou espai; això no es veu prou clar? D'altra banda, Josep Maria Àlvarez diu que l'oferta liderada per Lufthansa "no inspira confiança en termes d'estabilitat laboral ni en sous correctes", i en relació amb l'acte de l'IESE diu que a Catalunya "hi ha massa pressió empresarial que mira de dirigir el curs lògic de les coses". Per la UGT els fets consumats d'AENA són "el curs lògic de les coses"? També Joan Coscubiela demana "no crear falses il·lusions que provocaran frustració", en relació amb el potencial del Prat. Com es pot afirmar que a Barcelona no hi ha mercat per a un hub si aquest mercat mai no l'han deixat funcionar des de Ma-

drid? I així es perden oportunitats de negoci en molts sectors: per exemple, turistes americans que han de passar per Madrid quan trien el port de Barcelona per als creuers mediterranis. Si deixessin funcionar el mercat, i tant si hi haurien vols directes a Miami o Bangkok que avui impedeixen els acords bilaterals de l'Estat espanyol!

ÉS VERITAT QUE ALGUNES GRANS ENTITATS que avui són a l'IESE no han denunciat mai els déficits d'infraestructures i fiscal que pateix Catalunya. El seu silenci davant de fets que ja fa quinze anys denunciava el president Pujol, però, ha comportat el soroll estatutari dels dos darrers anys. I potser en comportarà més en el futur si el nou Estatut, que volia resoldre aquests problemes concrets, en pocs temps no dona fruits clars. L'acte d'avui suposa una inflexió nou mesos després de l'Estatut que havia de liquidar el victimisme: el consens econòmic i social català sobre els déficits esmentats i sobre el centralisme d'Estat és avui més gran que mai, encara que els partits catalans no hagin sabut canalitzar aquesta demanda a Madrid. En aquest context, l'acte de l'IESE d'avui potser només és l'aperitiu d'una de les batalles que tot just comencen: la descentralització i privatització d'AENA. A mesura que Catalunya es vagi incorporant a un món més obert i integrat, la seva gent exigirà un tracte més just. Una gent d'una nació que avui es defineix i es reconeix com una comunitat d'interessos.

Marçal
Sintes



Les al·legacions presentades davant del Tribunal Constitucional per l'advocat de l'Estat sobre l'Estatut català són una autèntica vergonya, entre moltes altres raons perquè venen d'un govern, el que presideix Zapatero, que, després de pactar el text, contribueix a apunyal-lo per l'esquena. Ha escrit Joan Ridao, dirigent d'ERC poc sospitós de convergent (dilluns a *La Vanguardia*): "Les al·legacions de l'advocat de l'Estat davant del TC, amb una interpretació a la baixa del text estatutari, no cal dir que resulten tan o més nocives que l'anul·lació dels seus preceptes", que és el que prefereix el PP. Val a dir que, divendres, quan les al·legacions es van conèixer, Carod-Rovira, en sintonia amb el president Montilla, va destacar-ne "la part positiva", això és, que s'admet la constitucionalitat de l'Estatut. Pel que fa a la part negativa, el conseller de la Vicepresidència va comentar literalment que si la interpretació a la baixa "té repercussions legals, lògicament hi hauria preocupació". El mateix dia, Ridao vaticinava que, en cas que les tesis de l'advocat de l'Estat prosperessin, s'obriria un conflicte de resultats incalculables. Observant les contradiccions flagrants entre Carod i Ridao, un no pot deixar de preguntar-se què farà l'esquizofrènia ERC quan el tribunal decapiti l'Estatut, sigui imposant una interpretació asfixiant del text o anul·lant-ne els articles clau. ¿Seran els republicans còmplices de Montilla i el PSC i intentaran convèncer-nos que no passa res o actuaran com se suposa que ha de fer-ho una formació no ja independentista, sinó mínimament catalanista?

m.sintes@hotmail.com